
241

Besluit van 19 juni 2014 tot wijziging van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht in verband met het laten vervallen van een vertaalverplichting alsmede met het oog op enkele aanpassingen in het systeem van erkenningen

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 28 april 2014, nr. IENM/BSK-2014/89632, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, gedaan mede namens Onze Minister van Defensie;

Gelet op de artikelen 6.51, tweede lid, 6.53, eerste lid, en 6.55, tweede en derde lid, van de Wet luchtvaart;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 21 mei 2014, No. W14.14.0119/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 16 juni 2014, nr. IENM/BSK-2014/122778, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, uitgebracht mede namens Onze Minister van Defensie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 vervallen het tweede lid alsmede de aanduiding «1.» voor het eerste lid.

B

In de artikelen 1, 4, 5, 6, 7, 8 en 9, eerste lid, aanhef, en derde lid, wordt «Onze Minister van Verkeer en Waterstaat» telkens vervangen door: Onze Minister van Infrastructuur en Milieu.

C

Artikel 9, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel 1° komt te luiden:

1°. *een A-erkenning*: een erkenning voor een afzender, zijnde een natuurlijke persoon of een rechtspersoon, welke de bevoegdheid geeft om gevaarlijke stoffen, in eigendom aan hem toebehorend of afkomstig uit eigen onderneming, aan te bieden voor vervoer door de lucht;

2. Onderdeel 3° komt te luiden:

3°. *een C-erkenning*: een erkenning voor een grondafhandelaar, zijnde een natuurlijke persoon of een rechtspersoon, welke de bevoegdheid geeft om namens de houder van een luchtvaartuig de acceptatie of het laden en lossen van gevaarlijke stoffen te verrichten;

3. Onderdeel 4° komt te luiden:

4°. *een D-erkenning*: een erkenning voor een luchtvaartmaatschappij, of een houder van een luchtvaartuig, zijnde een natuurlijke persoon of een rechtspersoon, niet in het bezit van een op basis van het Unierecht verstrekte AOC, welke de bevoegdheid geeft om feitelijk gevaarlijke stoffen door de lucht te vervoeren;

ARTIKEL II

Artikel I, onderdelen A en B, treden in werking met ingang van 1 januari 2015. Artikel I, onderdeel C, treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Wassenaar, 19 juni 2014

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

Uitgegeven de tweede juli 2014

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I.W. Opstelten

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

NOTA VAN TOELICHTING

Het voorliggende besluit omvat enkele wijzigingen van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht (verder: BvgsI). Ten eerste betreft het de vertaalverplichting, die was opgenomen in artikel 1, tweede lid, van het BvgsI, welke is komen te vervallen. Ten tweede betreft het enige aanpassingen in de omschrijving van de verschillende soorten erkenningen opgenomen in artikel 9 van het BvgsI. Deze inhoudelijke wijzigingen worden hierna toegelicht.

Van de gelegenheid is verder gebruikgemaakt om «Onze Minister van Verkeer en Waterstaat» telkens te vervangen door «Onze Minister van Infrastructuur en Milieu».

1. Vertaalverplichting Annex 18 en Technische Voorschriften

Op 1 januari 2014 is de Wet van 16 oktober 2013 tot wijziging van enige wetten in verband met de handhaving van voorschriften in de Engelse taal (verder: Wet handhaving voorschriften Engelse taal) in werking getreden. Deze wet maakt een uitzondering mogelijk op de regel dat strafbepalingen in de Nederlandse taal moeten zijn gesteld. Sommige wetten op het terrein van verkeer en vervoer, telecommunicatie, kernenergie en voedselstandaarden verwijzen naar op internationaal niveau in een andere taal opgestelde regels met een in hoge mate technisch karakter en met een doelgroep die gewend is in die vreemde taal, vaak het Engels, te communiceren. In deze gevallen is het gerechtvaardigd dat ook de handhaving en sanctionering, via een strafvervolgning of een bestuurlijke boete, kan geschieden op basis van de originele taalversie. Dit betekent concreet dat de (strafrechtelijke of bestuursrechtelijke) handhaving voortaan rechtstreeks op de authentieke, Engelse bepaling kan worden gebaseerd en het bestuursorgaan, het openbaar ministerie of de rechter niet meer hoeft uit te gaan van een Nederlandse vertaling. Via de Wet handhaving voorschriften Engelse taal is daartoe, onder andere, een nieuw artikel 11.28 aan de Wet luchtvaart toegevoegd. Voor de daarbij behorende motivering wordt op dit punt verwezen naar de memorie van toelichting bij die wet¹.

De in artikel 1, tweede lid, van het BvgsI opgenomen vertaalverplichting ten aanzien van Annex 18 bij het Verdrag van ICAO en de daarbij behorende Technische Voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht, is vanwege de inwerkingtreding van de Wet handhaving voorschriften Engelse taal komen te vervallen. Immers, de ratio van deze bepaling was gelegen in de kenbaarheid in de Nederlandse taal van deze bepalingen met het oog op de handhaving. Het laten vervallen van deze vertaalverplichting is een logische volgende stap na de inwerkingtreding van het nieuwe artikel 11.28 van de Wet luchtvaart.

Feitelijk betekent dit dat eventuele wijzigingen van Annex 18, alsmede nieuwe uitgaven van de Technische Voorschriften, met ingang van de inwerkingtreding van het voorliggende besluit niet meer vertaald zullen worden in het Nederlands.

Wel zal nog mededeling worden gedaan in de Staatscourant van deze wijzigingen respectievelijk nieuwe uitgaven.

¹ Kamerstukken II 2012/13, 33 427, nr. 3, blz. 6–7.

2. Erkenningen

Om zich met het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht bezig te kunnen houden, dient men in het bezit te zijn van een zogenaamde erkenning. Dit volgt uit artikel 6.55, eerste lid, van de Wet luchtvaart. In artikel 9 van het BvgsI zijn de verschillende soorten erkenningen opgenomen die door de Minister (van Verkeer en Waterstaat, nu: van Infrastructuur en Milieu) kunnen worden verleend.

2.1 A en E-erkenning

Een A-erkenning geeft een afzender de bevoegdheid gevaarlijke stoffen aan te bieden voor vervoer door de lucht. Een E-erkenning geeft een in het vervoer door de lucht gespecialiseerde organisatie de bevoegdheid om in opdracht van derden op te treden als afzender en verpakker van gevaarlijke stoffen.

In de Regeling erkenningen vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht (verder: de Regeling erkenningen vervoer) en de Regeling erkenning opleidingsinstellingen en examinering vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht (verder: de Regeling erkenning) zijn de vereisten opgenomen waaraan dient te worden voldaan om in aanmerking te komen voor een erkenning. Uit artikel 8, zesde lid, van de Regeling erkenning vloeit voort dat voor het met goed gevolg afleggen van een examen voor een E-erkenning een hogere score dient te worden behaald dan voor examens voor andere erkenningen (90 punten vs. 70 punten). Daarnaast vloeit uit Bijlage B bij de Regeling erkenning voort dat de opleidings- en examen-eisen voor E-erkenning uitgebreider zijn en op een hoger niveau liggen dan voor een A-erkenning.

In de dagelijkse praktijk is geconstateerd dat sommige houders van een A-erkenning optreden als waren zij houder van een E-erkenning. Zij verrichten hiermee dus werkzaamheden waartoe de erkenning die zij hebben hun geen bevoegdheid geeft. Aangezien voor het verkrijgen van een E-erkenning aan hogere eisen dient te worden voldaan (zoals hierboven vermeld), en een houder van een E-erkenning dus ook meer kosten maakt dan voor een A-erkenning, is sprake van een ongewenste en onbedoelde situatie.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat dit probleem uiteraard niet ziet op houders van zowel een A- als een E-erkenning, maar uitsluitend op houders van een A-erkenning, die oneigenlijk optreden als E-erkenninghouder.

Tegelijkertijd is geconstateerd dat de definities die in het BvgsI zijn opgenomen deze oneigenlijke praktijk niet geheel uitsluiten, alhoewel het nooit de bedoeling is geweest om houders van een A-erkenning ook als E-erkenninghouder te laten optreden. Om deze oorspronkelijke bedoeling te herbevestigen is in het onderhavige besluit de omschrijving van een A-erkenning aangescherpt.

2.2 C-erkenning

Hiernaast is een kleine aanpassing aangebracht in de omschrijving van een C-erkenning. Tijdens door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gehouden audits bij de op Schiphol gevestigde grondafhandelaars is gebleken dat onduidelijkheid bestaat over de toepasbaarheid van de huidige definitie van een C-erkenning.

Dit houdt verband met het feit dat bij sommige grondafhandelaars de taken verdeeld zijn over twee verschillende rechtspersonen, waarbij de ene rechtspersoon binnen de erkenninghouder zich uitsluitend bezig houdt met de acceptatie en de opbouw van de gevaarlijke stoffen namens de houder van een luchtvaartuig en de andere rechtspersoon binnen de erkenninghouder zich uitsluitend bezighoudt met het laden en lossen namens de houder van een luchtvaartuig. Om aan deze situatie tegemoet te komen is de definitie van een C-erkenning aangepast door «acceptatie en laden en lossen» te vervangen door «acceptatie of laden en lossen».

2.3 D-erkenning

Ten slotte is een aanpassing aangebracht in de omschrijving van een D-erkenning. Deze aanpassing houdt verband met de eisen opgenomen in bijlage III van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (verder: de Verordening).

Artikel 7 van de Verordening bepaalt dat lidstaten de certificering van andere lidstaten moeten erkennen. In het kader van het erkennen van certificering zoals in dezen bedoeld, is het van belang onderscheid te maken tussen twee vormen van certificering, ten eerste de AOC (Air Operator's Certificate – Vergunning tot Vluchtuitvoering) met gevaarlijke stoffen aantekening en ten tweede de (nationale) gevaarlijke stoffen erkenning.

De AOC met gevaarlijke stoffen aantekening

Een AOC wordt afgegeven op grond van artikel 4.1, eerste lid van de Wet luchtvaart: «*Voor zover bij internationale overeenkomst of besluit van een volkenrechtelijke organisatie niet anders is bepaald, is het verboden met luchtvaartuigen vluchten tegen vergoeding uit te voeren zonder een daartoe door de minister afgegeven AOC.*»

Artikel 2, eerste lid, aanhef en onder a, van het Besluit vluchtuitvoering bepaalt, dat de minister op aanvraag een AOC afgeeft indien (voor vluchten met een vliegtuig) wordt voldaan aan bijlage III van de Verordening. Voor wat betreft de vervoerder van gevaarlijke stoffen is relevant, dat op de AOC een zogenaamde gevaarlijke stoffen aantekening vermeld dient te worden (conform de aanhef en onderdeel h van bijlage 1 bij OPS 1.175, van bijlage III bij de Verordening).

De (nationale) gevaarlijke stoffen erkenning

Naast het verbod vluchten tegen vergoeding uit te voeren zonder AOC (art. 4.1 van de Wet luchtvaart) bepaalt artikel 6.55 van die wet dat het verboden is gevaarlijke stoffen ten vervoer aan te bieden, te vervoeren, te doen of laten vervoeren met luchtvaartuigen, zonder een door de minister verleende erkenning. De minister kan op grond van artikel 9 van het BvgsI een vijftal erkenningen afgeven.

In het algemeen geldt dat nationale autoriteiten op basis van een verordening slechts aanvullende maatregelen voor de uitvoering van die verordening mogen nemen. Van een verordening mag dus niet afgeweken worden.

AOC's met de daarop staande bijzondere toestemmingen/goedkeuringen (bijvoorbeeld voor gevaarlijke stoffen, hierna: de gevaarlijke stoffen aantekening) die zijn afgegeven door een EU lidstaat dienen te worden erkend in de andere EU-lidstaten. Nederland kan dus niet nog een

aparte vergunning, in welke vorm dan ook, eisen voor EU luchtvaartmaatschappijen of houders van luchtvaartuigen (waaronder uiteraard Nederlandse).

De huidige praktijk is inmiddels zo dat van maatschappijen die in het bezit zijn van een AOC met een gevaarlijke stoffen aantekening op basis van de Verordening geen D-erkenning meer wordt vereist. Hiermee geeft Nederland uitvoering aan de op haar rustende verplichtingen krachtens de Verordening. Met de nu voorgestelde wijziging wordt het BvgsI hiermee in overeenstemming gebracht. Bij de aanpassing is gekozen voor de term «Unierecht», om niet alleen de huidige regelgeving – de Verordening – maar ook toekomstige nieuwe Europese regelgeving hieronder te laten vallen.

3. Administratieve lasten

De in het voorliggende besluit opgenomen wijzigingen leiden niet tot een verhoging of een verlaging van de administratieve lasten. Enerzijds betreft het namelijk verduidelijking van reeds geldende voorschriften, waarbij geen nieuwe inhoudelijke eisen worden geïntroduceerd, anderzijds gaat het om het laten vervallen van een vertaalverplichting voor het bevoegd gezag (in casu de Minister van Infrastructuur en Milieu). In de praktijk wordt, zoals ook in de memorie van toelichting op de Wet handhaving voorschriften Engelse taal is beschreven, al sinds jaar en dag met de Engelse versies van Annex 18 en de Technische Voorschriften gewerkt. De voorliggende wijziging brengt hier geen verandering in.

Het laten vervallen van de vertaalverplichting levert een zeer bescheiden besparing op voor de Minister van Infrastructuur en Milieu.

4. Internetconsultatie

In het onderhavige geval is afgezien van internetconsultatie. Immers, de wijzigingen die in het voorliggende besluit worden voorgesteld zijn van zodanig beperkte omvang dat er geen noemenswaardige gevolgen aan verbonden zijn voor de geadresseerden. Zie hiervoor ook paragraaf 3 van deze nota van toelichting. Daarbovenop kunnen de wijzigingen in artikel 9 van het BvgsI aangemerkt worden als reparatieregelgeving, waarbij consultatie niet in betekenende mate zal kunnen leiden tot aanpassing van het voorstel.

5. Inwerkingtreding

Het tijdstip van inwerkingtreding van het voorliggende besluit is voor artikel I, onderdelen A en B, bepaald op 1 januari 2015. Hiermee wordt aangesloten bij het systeem van vaste verandermomenten. Voor artikel I, onderdeel C, zal het tijdstip van inwerkingtreding bij koninklijk besluit worden bepaald.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld